Prome Avionnan na Aruba y Corsou



Aki ta dilanti di Gezaghebberskantoor na Aruba

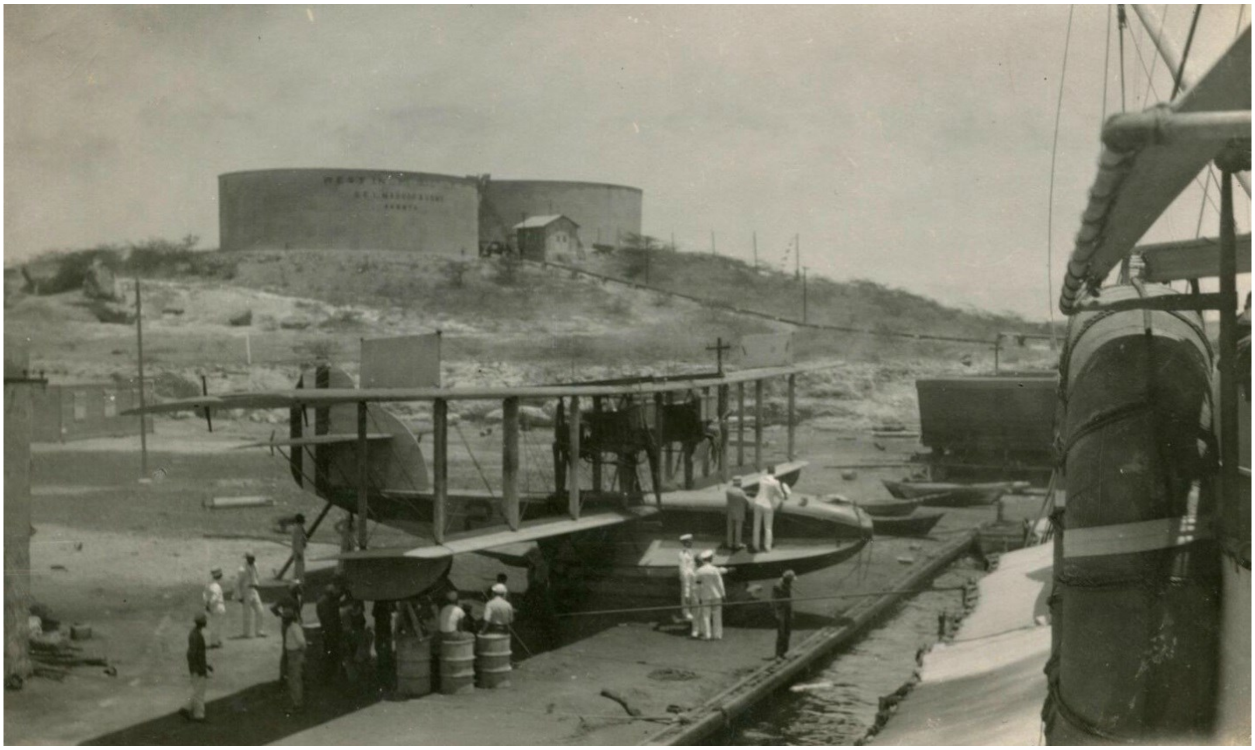


Aki ta na e binnenwater na Schottegat na Corsou

Dia 15 di augustus 2014, mi a post dos potret den Facebook, cu mi ta encera, sin tabatin e minimo idea cu si e potretnan aki a wordo tuma na Aruba of na Corsou. Debi na varios discussion actualmente unda nan a wordo saca, mi a dicidi di haci un investigacion mas extenso.

Door cu mi no por a haya e informacion aki mes na Aruba, mi a dicidi pa manda un peticion na mi amigonan y coleganan na Corsou, esta Srs. Nicky Pietersz, Allan van der Ree y Joop Kooijman. Sr. Pietersz ta un persona cu sa hopi di historia di Corsou. Sr. van der Ree ta un persona cu incansablemente ta traha pa instala monumentonan di e di Dos Guera Mundial na Blauwbaai y tambe uno di e barco di guera di guera USS Erie cu a sink den cercania di waf di Corsou dia 5 di December 1942. Tambe el a cuminsa cu un museo di guera na su cas y actualmente e ta museo grandi na Corsou yena cu artefactonan di guera cu e ta colecta na Corsou. Sr. Kooijman tin su corant The Navigator cu hopi informacion di aviacion na Antiyas y Aruba. Ta hendenan cu mi tin contacto continuamente pa haya of duna informacion. Por ultimo e peticion a bay te Hulanda pa un amigo y colega escritor di mi, Sr. Gerard Cassius cu a skirbi un buki riba Aviacion di e Seis Islanan y tambe e Storia di Aruba Flying Club. El a traha pa varios aña como mecanico di avion na St. Maarten.

For di Sr. Pietersz mi a ricibi e siguiente informacion tocante e dos potretnan cu mi a comparti riba Facebook: “Aki mi ta manda un foto di un di e avionnan Mericano den Schattegat na Corsou. Por mira cla con e mecaniconan ta trahando riba un disperfecto di e avion. Riba e tankinan riba e serito ta skirbi: “West



Mecaniconan trahando riba un avion Mericano na Schottegat na Corsou



De eerste vliegtuigen op Curaçao

Curaçao maakte op 18 augustus 1923 kennis met de luchtvaart, toen twee Amerikaanse watervliegtuigen (hydroplanes) uit Aruba hier aankwamen. Boven het St.Elisabeth Gasthuis aan het Rif scheerden de vliegtuigen langs op een hoogte van honderd meter, richting Fort Nassau.

Door Norbert Hendrikse

Landing van een watervliegtuig in Colombia van Britse makelij, in de jaren veertig.

De bemanning van de Snip bestond uit gezagvoerder Jan Hondong, co-piloot J.J. van Balkom, boordwerktuigkundige L. Stolk en radiotelegrafist S. van der Molen.

Druk luchtverkeer op Hato met de Snip in de lucht en aan de grond de Troepiaal en de Parkiet.

De landing vond plaats in Parera op het binnenwater van het Schottegat, ter hoogte waar later de Antilliaanse Brouwerij stond. Een Amerikaans oorlogsschip assisteerde bij een eventuele hulpverlening. Kort daarop vertrokken de twee watervliegtuigen weer.

De eerste luchtreizigers waren gouverneur mr. Brandjes en de Apostolisch Vicaris mgr.Vuylsteke.

In maart 1925 arriveerde het watervliegtuig Isidoor van Duitse makelij en werden er vier rondvluchten gemaakt over het Schottegat en het Rif. De dertig passagiers betaalden twintig dollar om hun eerste vliegreis te kunnen ervaren.

Een maand later werd op 9 april een dienst geopend via Baranquilla (Colombia) naar Maracaibo (Venezuela) vanuit Curaçao, met als tarief zeventig dollar tot zeventig kilo. Wie meer woog, betaalde een dollar per kilo extra.

Op Aruba landde de Isidoor aan de Paardenbaai op 4 juli 1925. Daarbij waren gouverneur mr. Nicolaas J.L. Brandjes (gouverneur van 1921-1929), havenmeester van Curaçao C. Hoek en frater Radulphus, die toen inspecteur van onderwijs was. De gouverneur en frater Radulphus gingen mee met de vlucht naar Curaçao. Een half uur later bereikte de Isidoor Curaçao, om veilig te landen in het Schottegat. De frater vertelde dat bij het opstijgen het vliegtuig tot driemaal toe in een ramous (luchtzak) raakte, waarbij het vliegtuig telkens een val maakte van naar schatting 20 tot 25 meter. Heel angstig, volgens de frater.

Het zou duren tot 1934 voordat Aruba een vaste vliegverbinding kreeg.

De Isidoor was een watervliegtuig van de Duits-Colombiaanse maatschappij Scadta (Sociedad Colombiana Alemana de Transporte Aereos). De Scadta probeerde al sinds 1924 om een geregelde verbinding tussen Baranquilla en Curaçao te verkrijgen. In het oostelijk deel van het Schottegat was er een eilandje op Parera (dat later de naam 'Scadta eiland' kreeg) waar een kleine vliegbasis werd aangelegd. Er kwam inderdaad een aantal vluchten, maar een vaste lijn is er nooit van gekomen.

De initiatiefnemer van de maatschappij Scadta was Ernesto Cortissoz, een zakenman van Joodse afkomst. Zijn vader, Jacob Cortissoz werd in 1848 geboren op Curaçao. Jacobs ouders vertrokken naar Puerto Cabello, Venezuela. Jacob besloot in zijn jonge jaren om zich te vestigen op Curaçao. Maar op het eiland viel weinig te verdienen en hij vertrok naar Baranquilla om daar definitief te gaan wonen. Hij trouwde met de Colombiaanse Julia Alvares Correa en het echtpaar kreeg een zoon, Ernesto die in Baranquilla werd geboren in 1884. Ernesto was een 'knappe kop' en ging studeren in Bremen, Duitsland. Bij zijn terugkeer trad hij in dienst in de zaak van zijn vader en trouwde hij de mooie Colombiaanse Ester Rodriguez, die katholiek was. In Baranquilla waren veel gemengde huwelijken en de joodse mannen hielden zich niet zo nauw aan de joodse gebruiken. Ernesto nam de zaak van zijn vader over en kwam op het idee om samen met een Duitse investeerder een luchtvaartmaatschappij te beginnen met watervliegtuigen. De bedoeling was om de watervliegtuigen in te zetten om te kunnen landen in de rivier Magdalena, waar er diverse nederzettingen voor de handel waren.

Op Sinterklaasdag, 5 december 1919, werd de Colombiaans Duitse maatschappij Scadta officieel opgericht door Werner Kammerer, Albert Tietjen, Stuart Hosie, Ernesto Cortissoz, Jacobo Correa, Aristides Noguera en Rafael Palacio.

Bij een viering in juni 1924 toen de rivier Magdalena werd verdiept, stortte bij een 'fly over' een watervliegtuig neer. Alle personen aan boord, inclusief de jonge Ernesto Cortissoz, kwamen om bij de ramp. Het was een zwarte dag in de geschiedenis. Alle bedrijven en winkels in Baranquilla waren dicht voor de begrafenis. Weduwe Ester bleef achter met haar vijf kinderen.

De Duitse partners gingen door met Scadta en in 1930 waren er diverse bestemmingen naar Bogota, Medellin en Cali in Colombia, maar ook naar Maracaibo. En de bedoeling was ook naar Curaçao. Met trots maakte men reclame voor 'South America's Oldest air service'.

Het ging Scadta jarenlang goed voor de wind met steeds modernere vliegtuigen, onder andere met de Junker F 13. In de jaren dertig kwamen er driemotorige watervliegtuigen bij van het merk Ford. Maar de klad kwam erin aan het begin van de Tweede Wereldoorlog. Eerst was er de concurrentie met de Amerikaanse luchtvaartmaatschappij Pan American-Grace Airways (Panagra). Toen vonden de Verenigde Staten het in 1940 niet langer verantwoord dat een Duitse maatschappij in de nabijheid van de Caribische eilanden vloog, vooral gezien de raffinaderijen van de C.P.I.M. op Curaçao en de Lago op Aruba. Scadta moest de vluchten staken en er werd een Colombiaanse maatschappij opgericht, 'Avianca', die nog steeds bestaat.

Een model van een Duits watervliegtuig.

De bekende Nederlandse historicus Lou de Jong schreef: 'Deze feiten en cijfers pijnigen president Roosevelt en zijn naaste medewerkers'. Bezorgd waren zij vooral voor Zuid-Amerika. Deze bezorgdheid zag men reeds aankomen en was niet nieuw. Sedert de lente van 1938 had men zich in Washington afgevraagd of de republieken van Midden- en Zuid-Amerika voldoende interne stabiliteit en externe kracht bezaten om tegen het wereldoffensief van de AS-mogendheden bestand te zijn dat, daaraan werd niet getwijfeld, steun zou ontvangen van miljoenen Zuid-Amerikanen van Duitse en Italiaanse afkomst. De oorlog had die bezorgdheid gestimuleerd. In de havens van Mexico, Midden en Zuid-Amerika lagen tachtig Duitse schepen vast die 'heel wel gebruikt konden worden om onderzeeërs van de AS te bevoorraden of zelfs aanvalsdetachementen beschikbaar te stellen voor het veroveren van bases langs afgelegen gedeelten van de kust'. Wel was op de op eind september 1939 in Panama City gehouden Pan-Amerikaanse conferentie een ruime mate van eensgezindheid bereikt, maar men voelde zich in Washington niet gerust op de toekomst. Telkens doken geruchten op die melding maakten van verdachte onderzeeërs in de Caribische Zee. In Mexico werd verteld dat de Duitse schepen in Mexicaanse havens in geheim radiocontact stonden met Berlijn.

Washington gaf zich vooral de moeite de Duitse instructeurs bij verschillende Zuid-Amerikaanse legers door Amerikaanse te vervangen en een einde te maken aan de Duitse beheersing van een deel van het Zuid-Amerikaanse luchtnet. Dat scheen vooral urgent in Colombia, waar een fanatieke nazi aan het hoofd stond van de Scadta-maatschappij, wier toestellen rondvlogen op geringe vliegafstand van het Panamakanaal enerzijds, anderzijds de belangrijke petroleuminstallaties op Curaçao en Aruba.

Pas eind februari 1940 werd een regeling getroffen om het Duitse personeel van de Scadta door Amerikanen en Colombianen te vervangen.

Eveneens vóór het begin van het Duitse Mei-offensief had de Amerikaanse regering Brazilië bereid gevonden een aantal vliegbases af te staan langs de Noordoostkust van de republiek tegenover het Franse Dakar'.

KLM
De vlucht van de Snip

Het eerste KLM-vliegtuig op Curaçao was de Snip, met een kerstvlucht in 1934. De Snip landde op 22 december 1934 op het vliegveld Hato.

De eerste pech na de veilige start uit Amsterdam had de Snip op Santa Maria in Cabo Verde. Het was de eerste Atlantische KLM-vlucht van Amsterdam naar eindbestemming Curaçao. Met een Fokker F.XVIII onder gezagvoerder J.J. (Jan) Hondong, co-piloot/navigator J.J. van Balkom, boordwerktuigkundige L.D. Stolk, en radiotelegrafist S. van der Molen werd gevlogen van Amsterdam via Marseille, Alicante, Casablanca, Cabo Verde, Paramaribo en Caracas naar Curaçao, waar ze op 22 december 1934 landden op het vliegveld Hato. Daar werden ze niet alleen onthaald door een enthousiaste menigte, maar ook met het bericht dat ze een koninklijke onderscheiding hadden verdiend. Ook in Paramaribo was het gezelschap al uitbundig ontvangen door hoogwaardigheidsbekleders, een kinderkoor en met vuurwerk.

Jan Hondong (geboren in 1893) had in 1920 zijn vliegbrevet gehaald. In 1923 trad hij in dienst van de KLM. In 1929 maakte Hondong zijn eerste reis naar Nederlands-Indië als gezagvoerder. Zijn hoogtepunt was de 'oceaanoverstreek' naar de West. Dat vliegen riskant was, blijkt wel uit het avontuur dat hij had meegemaakt. Tijdens de terugreis vanuit Nederlands-Indië ging het helemaal mis op het vliegveld van Bushir (Iran). Bij de start over een enorm hobbelige startbaan, slechts verlicht door stallantaarns, raakte het vliegtuig in een kuil, sprong een paar meter omhoog en zakte bij het neerkomen door het rechterwiel. Een gebroken benzineleiding vatte vlam en het toestel brandde geheel uit, terwijl bemanning en passagiers snel het toestel (ongedeerd) konden verlaten.

Jan Hondong bleef tot aan zijn pensionering in 1955 bij de KLM werken. Hij overleed op 14 juni 1968 in zijn toenmalige woonplaats Leiden. Op 18 mei 2002 werd de bronzen plaquette aan de muur van het ouderlijk huis van Hondong onthuld. Het kunstwerk is van de hand van de in Grave geboren kunstenaar Jan Ketterings.

De Antilliaanse Luchtvaart Maatschappij (ALM) was een luchtvaartmaatschappij van de Nederlandse Antillen met als thuishaven Hato Airport en bestond van 1964-2002. De ALM is ontstaan uit het West Indisch Bedrijf dat in 1964 werd opgeheven. De eigenaren van de ALM waren in eerste instantie de KLM en het bestuur van de Nederlandse Antillen zelf. In 1969 nam de Nederlandse Antillen een meerderheidsbelang in de ALM en werd het bedrijf bekend als ALM-Antillean Airlines. In 1977 nam ALM Winair over. Na 1969 ging het echter al bergafwaarts met de ALM vanwege het slechte beheer binnen de organisatie en de Antillen zelf, wat een climax bereikte in 1986 toen Aruba de status aparte binnen het Koninkrijk verkreeg. Aruba vormde vervolgens zijn eigen luchtvaartmaatschappij Air Aruba, dat een directe concurrent van de ALM werd. Beide maatschappijen vlogen dezelfde routes. Vanaf 1979 raakte ALM in de rode cijfers wat in 2000 resulteerde in het stopzetten door de KLM van de samenwerking met ALM op de Amsterdam-Curaçao-route.

Toen vlucht 980 van de chartermaatschappij ONA op 20 mei 1970 tijdens een noodlanding bij Sint Maarten in zee raakte, verongelukte een stewardess in dienst van de ALM, Margareth Abraham. Er waren 63 personen aan boord van het toestel waarvan 40 het overleefden. Eén van die 23 slachtoffers was Margareth Abraham, die tot op het laatste moment nog bezig was met het redden van passagiers. Ter herdenking aan de dappere jonge vrouw kwam er een straatnaam. Ook werd een plaquette geplaatst in het voormalig gebouw van het vliegveld Hato.

Gegevens uit: 'Once Jews, stories of Caribbean Sephardim', Josette Capriles Goldish en 'Curaçao van kolonie tot autonomie', Dr. Joh. Hartog.

Druk luchtverkeer

Vliegveld Hato heeft tegenwoordig druk luchtverkeer van talloze maatschappijen met vluchten uit Europa, Noord- en Zuid-Amerika. In de jaren twintig van de vorige eeuw was er nog nauwelijks vliegverkeer. De eerste vaste verbinding tussen Miami en Curaçao begon met een vast schema van drie vluchten per week van de Pan American Airways (PAA), die op 29 juli 1929 zou beginnen.

Begin van datzelfde jaar kwam ir. Theo van Rosse, directeur van de Dienst Openbare Werken met het plan voor het aanleggen van een vliegveld op Hato. Gouverneur ir. Leonard A. Fruytier (30 januari 1929 tot 3 oktober 1929) ging meteen akkoord met het uitvoeren van het plan. Helaas ging dat niet door, want op 8 juni 1929 werd Fort Amsterdam verrassend veroverd door de Venezolaanse rebel Rafael Simon Urbina (32) en zijn makkers, die op ons eiland verbleven. De onfortuinlijke gouverneur werd ontvoerd en op een Nederlands schip, met een grote lading wapens uit het fort, richting Venezuela vervoerd. Gelukkig kwam Fruytier veilig terug op Curaçao, maar de gouverneur nam onder druk ontslag in datzelfde jaar.

Waarnemend gouverneur Hendrik Schotborgh zette het plan door, samen met de PAA en in 1932 was vliegveld Hato een feit en klaar voor internationale vluchten. Helaas werd het vliegveld maar een enkele keer gebruikt, toen de PAA besloot door de economische malaise af te zien van de vaste verbinding tussen Miami en Curaçao. Het duurde tot 1944 eer er weer een normale vluchtverbinding met Miami was. Maar het vliegveld werd ondertussen wel gebruikt door Amerikaanse oorlogsvliegtuigen, die het eiland tijdelijk hadden bezet, als bescherming tegen mogelijke aanvallen van de Duitsers.

Indische….S.E.L. Maduro & Sons y bou di dje algo mas cu ami no por disifra. Kiermeen cu mester a drecha avion tanto na Aruba como na Corsou. Tambe na aña 1935 ocho avion di Marina Mericano a pasa Corsou, pa despues sigui pa Trinidad. Mi a sigui busca den mi archivo y a topa cu un articulo: "De Eerste vliegtuigen op Curacao". Kizas esaki por yuda den e totalidad".

"Pasando door di e corantnan Arubiano, mi a weita den Awe Mainta di dia 21 di Maart 2016, un articulo tocante di Paardenbaai y e trabounan di draga eyden (aña mas o menos 1930) riba pagina 28. Den e articulo tin un bunita foto di Paardenbaai su costa y edificionan. Compara e foto aki cu e otronan." Nicky.


Avion Mericano dilanti di Coomandeursgebouw (Gezaghebberskantoor) dilanti di Havenstraat 1924 - Aruba

Amigonan riba Facebook, ariba mi a encera e articulo "De Eerste Vliegtuigen op Curacao" y como cu e tin letranan hopi chikito y poco dificil pa lesa, lo mi encera loke ta aparece na cuminsamento cu pa mi ta e solucion. "Curacao maakt op 18 augustus 1923 kennis met de luchtvaart, toen twee Ameriakaanse watervliegtuigen (hydroplane) uit Aruba hier aankwam. Boven het St. Elizabeth Gasthuis aan het Rif scheerden de vliegtuigen langs op een hoogte van honderd meter, richting Fort

Nassau. De landing vond plaats in Parera op het binnenwater van het Schottegat, ter hoogte waar later de Antilliaanse Brouwerij stond. Een Amerikaanse



Otro potret dilanti di (Gezaghebberskantoor) 1923 similar cu mi a post hunto cu esun di binnenwater na Corsou

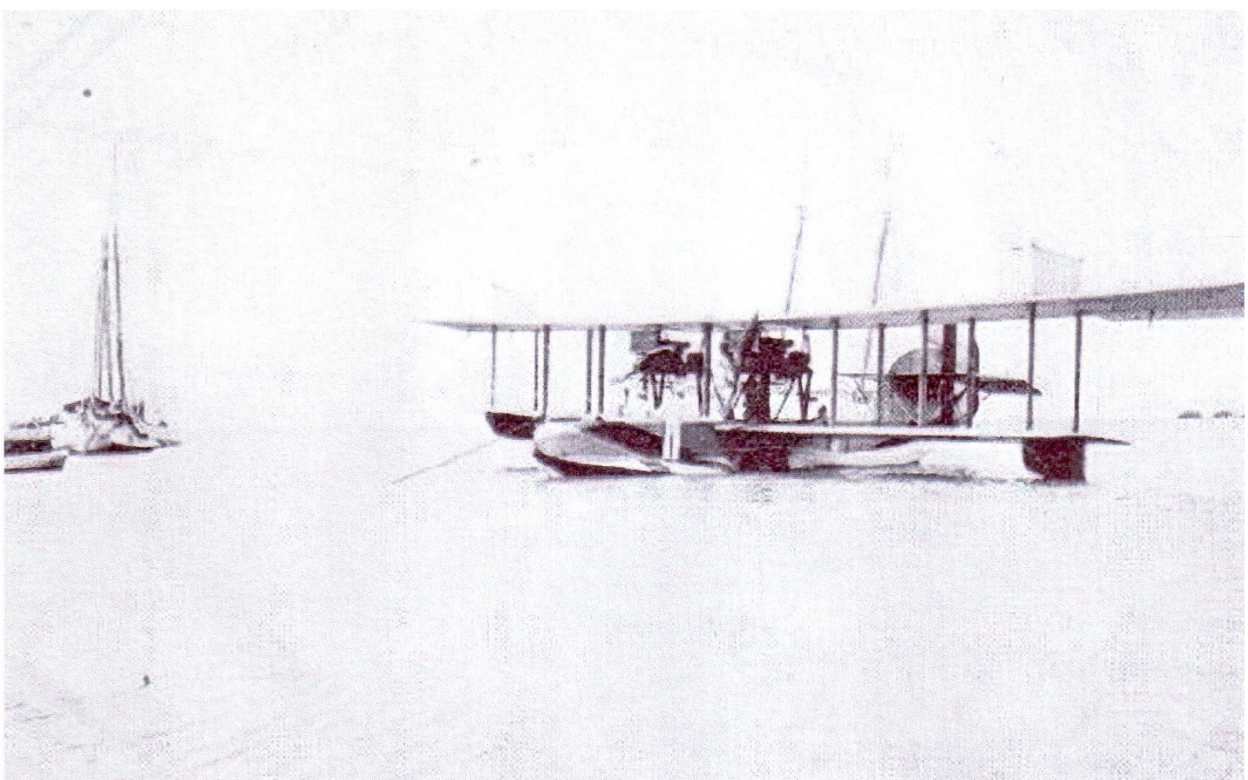
oorlogschip asisteerde bij een evetuele hulpverlening. Kort daarop vertrokken de twee watervliegutigen weer. (A ripara e palabra “binnenwater” cu ami cu Roly Arends a pensa, pero sin e sitio corecto?”)

De eerste luchtreizegers waren gouverneur Mr. Brandjes en de Apostolisch Vicaris Mgr. Vuylsteke.

In maart 1925 arriveerde het watervliegtui Isidoor van Duitsche makelij en waren er vier rondvluchten gemaakt over het Schottegat en het Rif. De dertig passagiers betaalde twintig dollars om het een eerste vliegreis te kunnen ervaren.

Een maand later werd op 9 april een dienst geopend via Baranquilla, Colombia naar Maracaibo, Venezuela vanuit Curacao, met als tarief zeventig dollars tot zeventig kilo. Wie meer woog, betaalde een dollar per kilo extra.

Op Aruba lande de I-Door aan de Paardenbaai op 4 juli 1925. Daarbij waren gouverneur Mr. Nicolaas J. I. Brandjes (gouverneur van 1921–1929), havenmeester van Curacao C. Hoek en Frater Randulphus die toen Inspecteur van Onderwijs was. De gouverneur en Frater Randulphus gingen mee met de vlucht naar Curacao. Een half uur later bereikte de I-Door Curacao om veiling te landen in Schottegat. De Frater vertelde dat bij het opstijgen het vliegtuig tot driemaal toe in een ramous (luchtzak) raakte, waarbij het vliegtuig telkens een val maakte van naar schatting 20 tot 25 meter. Heel angstig, volgens de Frater. Het zou duren tot 1934 voordat Aruba een vaste vliegtuig verbinden kreeg. Etc. Etc.



Avion I-Door cu a baha den lagun na Paardenbaai dia 18 di augustus 1923 cu e fayo tecnico

For di Sr. Gerard Cassius mi a ricibi loke cu el a duna mi un tempo tocante e prome avion cu a baha den e lagun di Paardenbaai, dia mi a skirbi mi buki Historia di Savaneta, riba pagina 85. Den Dr. Johan Hartog su serie di tarheta, e ta bisa cu ta trata di un avion I-Door di Alemania cu a aterisa na Paardenbaai dia 4 di juli 1925. E avion ilustra riba e tarheta aki berdad tabata esun prome, pero e no tabata

un avion di I-Door di Alemania y e fecha tampoco ta corecto. (Esun cu a baha riba e fecha aki ta splica den e paragraf anterior.) Otro hende ta bisa cu ta e avion Dornier Wal di SCADTA cu na aña 1925 a bishita Aruba. Tur e speculacionnan aki ta absolutamente incorecto. Prueba y documentacion di Sr. Gerard Cassius, den su buki "Historia di Aviacion Den e Seis Islanan Hulandes", ta duna prueba cu nos prome experiencia den aviacion tabata e avion cu a aterisa na Aruba dia 18 di augustus 1923, pero sin un destinacion fiho pa Aruba, sino pa motibo di un fayo tecnico.

E tabata un Curtiss F-5L, un avion militar cu tabata pertenece na Forsa Naval Americano for di Zona di Panama Canal cu tabata parti di un grupo di dos bayendo pa Maiquetia, Venezuela cu varios coneccion, incluiendo Corsou. Nan tabata acompaña pa un barco di guera, cu tabata nabega den Caribe y no tabatin un coneccion cu Aruba pero mester a haci un aterisahe di precaucion na Paardenbaai. E avion aki a aterisa riba lama na Paardenbaai pa motibo di un fayo tecnico. Aparentemente e fayo no tabata mucho serio pasobra mientras e otro avion tabata haci orbita riba Aruba, nan e drecha e fayo. Despues di un ora y mei el a lanta vuelo y sigui pa Corsou. Segun Sr. Cassius, esaki tabata e prome avion pa Aruba.

Loke Dr. Hartog a referi na dje tabata pertenece na SCADTA for di Colombia y esaki berdad a bishita nos isla na juli 1925. SCADTA ta nificia Sociedad Colombo-Alemana de Transporte Aereos. E tabata un di e lineanan aereo di mas bieu) si no ta esun di mas bieu) na America Latina e tempo ey, estableci na aña 1919 door di e Alemannan y e Austriaconan cu a biba na Colombia, cu a trece personal professional experiencia. Na aña 1940, despues di un menasa di seguridad rond di Panama Canal, nan a kita tur e Alemannan y e compania a bira Avianca, un subsidiario di Panam. (Nota: Sr. Cassius a discuti cu Dr. Hartog pa coregi e eror aki y Dr. Hartog a priminti'e cu el haci'e den su proximo edicion, pero desafortunadamente e gran escirtor aki a bay laga nos prome cu esaki a sosode.

Mi conclusion tocante e potretnan ta cu e avionnan aki a baha na e binnenwater na Schottegat, Corsou manera splica den e articulo aki.

Dufi Kock